



## **Anfrage Zurbriggen Roger und Mit. über Strassenräume bei Ortsdurchfahrten von Kantonsstrassen**

eröffnet am 19. Juni 2018

### Ausgangslage

Bei kantonalen Strassenbauprojekten wird bei der Planung und Realisierung von Ortsdurchfahrten der Raum zwischen den Fassaden in vielen Fällen nicht als Gesamtraum, sondern der Strassenkörper isoliert betrachtet. Wir sehen zwei Ursachen: Erstens sind die Gemeindebehörden oftmals zu wenig sensibilisiert und sind froh, wenn der Kanton die Strassenführung und -gestaltung an die Hand nimmt. Zweitens hat der Kanton einen zu starken Fokus auf den motorisierten Verkehr, und die Realisierung von Strassenprojekten geschieht fast ausschliesslich aus der verkehrstechnischen Perspektive. Das zeigt sich z. B. an den realisierten Strassenprojekten von Ettiswil, Triengen, Hildisrieden und Entlebuch.

Gemäss M3-3 (kant. Richtplan, S. 121) müssen Kantonsstrassen in Siedlungsgebieten Verkehrsteilnehmenden mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln dienen und die angrenzenden Grundstücke und Plätze in die Gestaltung miteinbeziehen. Dies ist umso wichtiger, als sich Siedlungen seit der Revision des Raumplanungsgesetzes vom 1. Mai 2014 in erster Linie nach innen entwickeln sollen. Bei der Innenentwicklung ist der Gestaltung der Freiräume besondere Beachtung zu schenken. Strassenräume haben einen grossen Anteil an diesen Freiräumen. Die Standortgemeinden sowie die beiden Dienststellen Raum und Wirtschaft (rawi) und Umwelt und Energie (uwe) sollen in der Ausarbeitung beteiligt sein. Aber diese Richtlinie erachten wir als unzureichend. Denn gemäss geltendem Richtplan ist die Federführung alleine bei der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), und weitere Bevölkerungsvertretungen wie Quartiervereine und andere zivilgesellschaftliche Interessensgemeinschaften werden gar nicht genannt.

### Trend

Der kantonale Richtplan 2015 sieht bereits eine gesamtheitliche Betrachtung vor. In der nationalen Norm (bestehende Norm SN 640 040b) sind die Begriffe «verkehrsorientiert» und «siedlungsorientiert» zwar noch getrennt aufgeführt. Mit deren Revision soll der Netzgedanke aber verstärkt werden und inner- wie ausserorts der gleiche Strassentyp mit differenzierter Gestaltung gelten. Auch der internationale Trend, zum Beispiel in Österreich (Feldkirchen bei Graz, Thalgau, Velden, Wolfurt) und Deutschland (Bohnte, Kevelaer, Brühl, Lübeck) zeigt klar in die Richtung einer integralen Strassenraumgestaltung. Deutschland hat dazu auch Richtlinien für die Anlage von Stadtstrassen (RASt 06) herausgegeben. Hauptgrund ist die raumplanerische Vorgabe zur Schonung von Kulturland, und als Folge davon kommt man weg von Umfahrungsstrassen und strebt eine Verdichtung des Siedlungsraumes an. Das heisst, es gilt den verbleibenden Strassenraum zwischen den Fassaden optimal zu gestalten. Neben dem motorisierten Verkehr gibt es noch weitere Bedürfnisse von anderen Stakeholdern. Besonders zu erwähnen sind der Langsamverkehr (Fussgänger, Fahrrad) und der Aufenthalt von Passanten und Anwohnern. Der allgemeine Trend zeigt klar in eine Zukunft, in der der Strassenraum im Rahmen eines Gesamtkonzeptes interdisziplinär geplant und realisiert wird und in der auch städtebaulich-gestalterische Aspekte in Betracht gezogen werden.

Fragen:

1. Gemäss 2014 revidiertem Raumplanungsgesetz soll Kulturland geschont und Siedlungen nach innen entwickelt werden unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität. Der Gestaltung der Freiräume ist dabei besondere Beachtung zu schenken. Wie gedenkt der Regierungsrat mit dem Freiraum «Kantonsstrasse» innerorts diesbezüglich umzugehen?
2. Gemäss Kapitel «Mobilität» des kantonalen Richtplanes soll die Verlagerung des individuellen Verkehrs auf die öffentlichen Verkehrsmittel und den Langsamverkehr gefördert werden, die Mobilitätsangebote besser organisiert und aufeinander abgestimmt werden. Wie gedenkt der Regierungsrat mit der Gestaltung des beschränkten Strassenraumes innerhalb der Siedlungen darauf zu reagieren?
3. Wie gedenkt der Regierungsrat die im kantonalen Richtplan formulierte Koordinationsaufgabe M3-3 zwischen den Gemeinden und den Dienststellen Verkehr und Infrastruktur, Raum und Wirtschaft sowie Umwelt und Energie umzusetzen und zu vermeiden, dass die Realisierung von Ortsdurchfahrten nicht einseitig aus einer verkehrstechnischen Perspektive heraus gemacht wird?
4. Ein breit abgestützter Beteiligungsprozess diverser Akteure wirkt sich positiv auf die Akzeptanz und Zufriedenheit der Betroffenen und der Bevölkerung aus und kann helfen, die Baukosten zu senken. Wie gedenkt der Regierungsrat solche Beteiligungsprozesse umzusetzen? Wie müsste die Koordination idealerweise erfolgen? Welche Funktion hat die Projektleitung aus Sicht des Regierungsrates?

*Zurbriggen Roger*

Peter Fabian

Wolanin Jim

Gasser Daniel

Piazza Daniel

Marti Urs

Kurmann Michael

Kottmann Raphael

Grüter Thomas

Lichtsteiner-Achermann Inge

Roos Willi Marlis

Oehen Thomas

Wyss Josef

Nussbaum Adrian

Zehnder Ferdinand

Gehrig Markus

Kaufmann-Wolf Christine

Schmassmann Adrian

Krummenacher-Feer Marlis

Zurkirchen Peter

Helfenstein Gianmarco

Dissler Josef

Lipp Hans

Amrein Othmar

Bucher Philipp

Schurtenberger Helen

Peyer Ludwig

Bucheli Hanspeter

Galliker Priska

Graber Michèle

Hess Ralph

Piani Carlo

Wismer-Felder Priska

Amrein Ruedi